DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

10 maja Nr. 8. Rok 1931.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

70.

Nr. P. 1/5624/31 z dnia 1 kwietnia 1931 r. w sprawie zmian w „Przepisach o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników P. K. P. Nr. A. 5".

W „Przepisach o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników P. K. P." (Nr. A. - 5) należy przeprowadzić następujące zmiany:

1) Na stronicy 9, w pozycji 21, w rubryce 2 i 3 wykreślić wyrazy: „konduktora II kl." a wstawić wyraz: „hamulcowego".

2) Na stronicy 10, w pozycji 6, w rubryce 2, wykreślić wyrazy: „konduktora I kl." a na to miejsce wstawić wyrazy: „konduktora II kl.", w rubryce 4 zaś wykreślić wyrazy: „konduktorzy II kl." i wstawić wyraz: „hamulcowi".

3) Na stronicy 10, w pozycji 7, w rubryce 2, wykreślić wyrazy: „starszego konduktora" i wstawić wyrazy: „konduktora I kl.", zaś w rubryce 4 wykreślić wyrazy: „konduktorzy I kl." i wstawić wyrazy: „konduktorzy II klasy".

4) Na stronicy 10, w pozycji 8 wykreślić wyrazy: „kierownika poc. I kl." i wstawić wyrazy: „kierownika poc. II kl.", w rubryce 4 zaś wykreślić wyrazy: „kierownicy poc. II kl." i wstawić wyrazy: „konduktorzy I kl.".

5) Na stronicy 46, w paragrafie 25 wykreślić w nagłówku wyrazy: „konduktora II klasy", oraz nawias, wobec czego nagłówek tego paragrafu będzie brzmiał: „Egzamin na hamulcowego". Analogiczną zmianę należy przeprowadzić w ustępie 1 tego paragrafu.

6) Na stronicy 48, w paragrafie 26: w wierszu drugim od góry wykreślić wyrazy: „konduktorzy II kl." i wstawić wyraz „hamulcowi."

7) Na stronicy 49, w paragrafie 27, w 1-szym i 2-gim wierszu od góry wykreślić wyrazy: „konduktorzy I kl." i wstawić wyrazy: „konduktorzy II kl.", zaś w wierszu 3-cim od góry wykreślić wyrazy: „konduktora I kl." i wpisać wyrazy: „konduktora II kl.".

8) Na stronicy 50, w paragrafie 28, w wierszu 2-giem i 3-ciem od dołu wykreślić wyrazy: „kierownicy pociągu" i wpisać wyrazy: „konduktorzy I kl.".

71.

Nr. P. 2/6992/31 z dnia 31 marca 1931 r. w sprawie ubezpieczenia umysłowych pracowników próbnych w Zakładzie Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych.

Art. 5. rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1927 r. o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. z 1927 r. Nr. 106, poz. 911), zwalnia od obowiązku ubezpieczenia w Zakładzie Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych pracowników przedsiębiorstw i zakładów państwowych, o ile przysługuje im prawo do uposażenia emerytalnego nie mniejszego od przysługującego funkcjonarjuszom państwowym lub przewidzianego w przytoczonem rozporządzeniu.

Ponieważ pracownicy próbni przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" nie nabywają z mocy obowiązujących na P. K. P. przepisów emerytalnych prawa do zaopatrzenia emerytalnego, należy umysłowych pracowników próbnych, do których zalicza się praktykantów referendarskich, praktykantów geometrów, praktykantów technicznych, praktykantów kolejowych, elewów, aspirantki i pomocników kancelaryjnych, ubezpieczać w Zakładzie Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1927 r. o ubezpieczeniu pracowników umysłowych.

SPRAWY FINANSOWE.

72.

Nr. II/3/2998/31 z dnia 16 kwietnia 1931 r. w sprawie zmiany treści pkt. 2 § 27 Regul. Kas Dyrekcyjnych D. O. K. P.

Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom przeprowadzić w § 27 Regulaminu Kas dyrekcyjnych następującą zmianę:

Treść punktu 2 należy całkowicie skreślić, a w miejsce jej wpisać:

„Wtórniki ewentualnie tryplikaty kluczy od kas ogniotrwałych kasy dyrekcyjnej przechowuje się w kasie Głównej Polskich Kolei Państwowych. Przesyłanie wtórników względnie tryplikatów kluczy kasowych do Kasy Głównej odbywa się w sposób analogiczny jak w punkcie 1-szym niniejszego paragrafu.

SPRAWY WARSZTATOWE.

73.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 4 kwietnia 1931 r. Nr. VI/1/1250/31 w przedmiocie wydania „Instrukcji o stosowaniu na parowozach przyrządu „Superior" do czyszczenia rur płomiennych".

Niniejszem zatwierdzam „Instrukcję o stosowaniu na parowozach przyrządu „Superior do czyszczenia rur płomiennych", która ukazuje się równocześnie w wydaniu osobnem.

Instrukcja powyższa wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

SPRAWY ZASOBOWE.

74.

Nr. VI/4/3623/31 z dnia 14 kwietnia 1931 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy smoły drzewnej do malowania i smarowania.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. niżej podane warunki techniczne dostawy smoły drzewnej do malowania i smarowania.

WARUNKI TECHNICZNE

dostawy smoły drzewnej dla P. K. P. do malowania i smarowania.

(**Uwaga.** Na dostawę smoły impregnacyjnej obowiązują specjalne warunki techniczne).

Warunki ogólne.

Smoła powinna pochodzić z suchej destylacji drzewa iglastego. Smoła powinna mieć charakterystyczny zapach dziegciowy i posiadać odpowiednią lepkość; przy sklejaniu arkusza papieru zwyczajnego nie powinna się rozpływać. Smoła nie powinna zawierać domieszek obcych ciał, jak np. ziemi, piasku i substancyj przepalonych. Cienka warstwa smoły drzewnej, rozsmarowana na dobrze wystruganej desce koloru jasnego, powinna mieć kolor złoto-żółty. Smoła drzewna powinna być dostarczana w beczkach drewnianych, dostatecznie mocnych i szczelnych, pojemności 150—250 kg. lub też w cysternach.

Próby laboratoryjne.

Pobierania próbek smoły drzewnej należy dokonywać zgodnie z instrukcją Nr. 1 Laboratorjum Impregnacyjno - Chemicznego M. K. p. t. „Sposób pobierania próbek i wykonywania badań nad jakością oleju kreozotowego, stosowanego do nasycania podkładów kolejowych". W razie braku odpowiedniego aparatu do brania próbek smoły (opisanego w § 5 „Instrukcji") należy tak postąpić:

Z dostarczonej partji smoły drzewnej wybrać 10% beczek lub cystern i po skłóceniu ich zawartości przez kilkakrotne przetaczanie zaczerpnąć po kilka kieliszków smoły, z których po dokładnem zmieszaniu wziąć próbkę w ilości około 500 gr.

Próbkę smoły drzewnej wlać do dwóch zupełnie suchych i czystych butelek z nalepionemi etykietami, jedną butelkę przechować, drugą zaś wysłać do laboratorjum chemicznego.

Każdą butelkę, po szczelnem zalakowaniu, należy umieścić w papierowem opakowaniu, zabezpieczonem również lakową pieczęcią; w opakowanie należy włożyć oddzielną kartkę w zamkniętej kopercie.

Na etykietach i na załączonych kartkach wypisuje się zawartość butelki, firmę, datę wzięcia prób i numer zamówienia dostarczonej smoły drzewnej.

Analiza chemiczna smoły drzewnej określa:

1) Ciężar właściwy smoły przy 15° C; powinien on wynosić 1,04 — 1,07.
2) Ilość wody (otrzymanej metodą ksylolową); ilość ta nie powinna przenosić 1% *).
3) Ilość kwasu octowego, która powinna przenosić 1%.

Badanie powtórne.

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wynik badania pierwszej próbki, na podstawie której smołe drzewną zabrakowano, dokonywa się na żądanie i koszt dostawcy powtórnej analizy oraz przedystylowania smoły w aparacie Englera ze smoły drzewnej, wziętej w podwójnej ilości, z której po dokładnem zmieszaniu bierze się na próbę około 750 gr.

Próbkę smoły drzewnej wlewa się do 3-ch butelek, opatrzonych w wyżej podany sposób etykietami i oddzielnemi kartkami, z których jedną należy przechować, pozostałe zaś przesłać do dwuch laboratorjów, lub do Laboratorjum Impregnacyjno - Chemicznego M. K.

Przyjecie dostarczonej partji smoły drzewnej zależy wtedy od dodatnich wyników obu analiz, dokonanych w dwuch laboratorjach lub w Laboratorjum Impregnacyjno - Chem. M. K.; w razie ujemnego wyniku chociażby jednej analizy, całą partję smoły drzewnej odrzuca się, dostawca zaś nie ma prawa do żadnego odszkodowania.

P. K. P. Ser. Z. Nr. 250.

*) Uwaga. Przy zawartości wody ponad 1%, jednak nie więcej niż 3%, smoła może być przyjęta pod warunkiem, że cena jej ulegnie obniżeniu o 1,25% od ceny umownej za każdy procent wody w dostarczonej smole powyżej 1%.

ZAWIADOMIENIA:

(Sprawy szczegółowo - osobowe).

RUCH SŁUŻBOWY W MINISTERSTWIE KOMUNIKACJI.

Mianowania:

Sobolewski Seweryn, Kierownik Działu Ogólnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie, — Zastępcą Naczelnika tego Wydziału.

Nr. P. 1/3168/31.

Inż. Skwarczewski Aleksander, Naczelnik Oddziału Ruchu w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — Kierownikiem Działu Eksploatacyjnego w Wydziale Kolei Wąskotorowych tej samej Dyrekcji.

Nr. P. 1/25567/30.

Ojak Wilhelm, Starszy Referendarz K. P. i Kontroler Przewozowy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie, — Kierownikiem Działu Reklamacyjnego w Wydziale Handlowo-Taryfowym tej samej Dyrekcji.

Nr. P. 1/3723/31.

Inż. Bick Maksymiljan, Starszy Referendarz K. P. p. o. Naczelnika Oddziału Mechanicznego w Dziedzicach w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, — Starszym Kontrolerem Wydziałowym w Wydziale Mechanicznym tej Samej Dyrekcji.

Nr. P. 1/160/31.

Powierzenia Kierownictw:

Mgr. Kuźmicki Witalis, Referendarz K. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — Kierownictwo Działu Osobowego w Wydziale Osobowym tej samej Dyrekcji.

Nr. P. 1/30440/30.

Mgr. Chylak Adam, Referendarz K. P. w Wydziale Kontroli Dochodów w Bydgoszczy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, — Kierownictwo Działu Rewizyjnego w tym samym Wydziale i Dyrekcji.

Nr. P. 1/20862/30.

Inż. Bandrowski Stanisław, Referendarz K. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, — pełnienie obowiązków Kierownika Działu Magazynowego w Wydziale Zasobów tej samej Dyrekcji.

Nr. P. 1/850/31.

Inż. Tyszko Aleksander, Kontroler Ruchu w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie,— Kierownictwo Oddziału Ruchu w Brześciu tej samej Dyrekcji.

Nr. P. 1/30906/30.

Inż. Dudryk Longin, Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie,— Kierownictwo Parowozowni I kl. Lwów-Wschód tej samej Dyrekcji.

Nr. P. 1/31779.30.

Inż. Bogomazow-Bieliński Anatol, Zawiadowca Sekcji Warsztatów Głównych Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — pełnienie obowiązków Kierownika I kl. Działu Warsztatów Głównych I kl. Warszawa-Praga tej samej Dyrekcji.

Nr. P. 1/29090/30.

Forkiewicz Marcin-Jan, Kontroler Wydziałowy w Wydziale Kolei Wąskotorowych Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — Kierownictwo Koleją Wąskotorową I klasy Dukszty-Druja tej samej Dyrekcji.

Nr. P. 1/3619/31.

Przeniesienia:

Mgr. Kuhn Teofil, Naczelnik Wydziału Prawnego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie, — na własną prośbę zwolniony z tego stanowiska i mianowany Kierownikiem Działu Reklamacyjnego w Wydziale Handlowo-Taryfowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku z uposażeniem VI grupy.

Nr. P. 1/5087/31.

Szanecki Witalis, Kierownik Biura dla Celów Wojskowych w Wydziale Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, — na takie samo stanowisko do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.

Nr. P. 1/30629/30.

Nedbal Tytus-Jan, Kierownik Działu Bocznic i Umów w Wydziale Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, — na stanowisko Kierownika Biura dla Celów Wojskowych w tymsamym Wydziale i Dyrekcji.

Nr. P. 1/30629/30.

Zawadzki Tadeusz, Kierownik Działu Osobowego w Wydziale Osobowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — na stanowisko Kierownika Działu Ogólno-Gospodarczego w Wydziale Kolei Wąskotorowych tej samej Dyrekcji.

Nr. P. 1/26414/30.

Proczkowski Stefan, Kierownik Działu Rewizyjnego w Wydziale Kontroli Dochodów w Bydgoszczy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, — na stanowisko Kierownika Działu Ogólnego w tym samym Wydziale i Dyrekcji.

Nr. P. 1/20862/30.

Inż. Werner Jan, Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu z równoczesnem powierzeniem Kierownictwa Oddziału Ruchu w Kowlu.

Nr. P. 1/1325/31.

Inż. Fedorowicz Tadeusz, Naczelnik Oddziału Ruchu w Białymstoku Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — na takie samo stanowisko w Wilnie tej samej Dyrekcji.

Nr. P. 1/3271/31.

Inż. Dylewski Andrzej, Zastępca Naczelnika Oddziału Mechanicznego w Łodzi w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie z równoczesnem powierzeniem Kierownictwa Oddziału Mechanicznego w Dziedzicach.

Nr. P. 1/160/31.

Zwolnienia ze służby:

Inż. Gąssowski Wiesław, Naczelnik Wydziału Zasobów w stanie nieczynnym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — z dniem 31 marca 1931 r., na podstawie § 126, ustęp ostatni rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447).

Nr. P. 1/23712/30.

Dr. Świgost Michał, Naczelnik Wydziału Prawnego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, — z dniem 28 lutego 1931 r., na podstawie § 123, ustęp 2, punkt 2, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447).

Nr. P. 1/4011/31.

Inż. Gajewski Jan-Wiktor, Zastępca Naczelnika Wydziału Mechanicznego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, — z dniem 31 marca 1931 r., na podstawie § 123, ustęp 2, punkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r.,(Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447), z wyrażeniem uznania za długoletnią pracę w kolejnictwie.

Nr. P. 1/4857/31.

Markowski Antoni, Kierownik Działu Pasażerskiego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — z dniem 30 kwietnia 1931 r., na podstawie § 123, ustęp 2, punkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447), z wyrażeniem uznania za długoletnią i owocną pracę w kolejnictwie.

Nr. P. 1/5104/31.

Machowski Henryk, Kierownik Działu Buchalteryjnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — z dniem 31 marca 1931 r., na podstawie § 123, ustęp 1, punkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447), z wyrażeniem uznania za długoletnią i owocną pracę w kolejnictwie.

Nr. P. 1/4396/31.

Dr. Cukrzyński Tadeusz, Kierownik Działu Ogólno-Prawnego i Dyscyplinarnego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, z dniem 28 lutego 1931 r., na podstawie § 123, ustęp 2, punkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447).

Nr. P. 1/3535/31.

Dr. Heynar Tadeusz, Kierownik Działu Reklamacyjnego w Wydziale Handlowo-Taryfowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, z dniem 28 lutego 1931 r., na podstawie § 123, punkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29 poz. 447).

Nr. P. 1/4313/31.

Dr. Ormicki Fryderyk, Kierownik Działu Magazynowego w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, z dniem 28 lutego

1931 r., na podstawie § 123, ustęp 1, punkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447).

Nr. P. 1/850/31.

Dr. Schorr Schulin, Kierownik Działu Taryfowego w Wydziale Handlowo - Taryfowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, z dniem 31 marca 1931 r., na podstawie § 123, ustęp 1, punkt 2, Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447), z wyrażeniem uznania za długoletnią i gorliwą pracę w kolejnictwie.

Nr. P. 1/2550/31.

Inż. Jarosiewicz Zygmunt, Radca K. P. — p. o. St. Kontrolera Drogowego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, z dniem 31 marca 1931 r., na własną prośbę, na podstawie § 123, ustęp ostatni Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447) z wyrażeniem uznania za długoletnią i owocną pracę w kolejnictwie.

Nr. P. 1/4438/31.

Kaliński Dyonizy, Radca K. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, na podstawie § 123, ustep 1, punkt 2, Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447).

Nr. P. 1/3006/31.

Inż. Tomaszew Walenty, Starszy Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w w Wilnie, z dniem 31 marca 1931 r., na podstawie § 123, ustęp 1, punkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447).

Nr. P. 1/3817/31.

Mgr. Melzer Izaak, Starszy Kontroler Wydziałowy w Wydziale Handlowo-Taryfowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, z dniem 31 marca 1931 r., na podstawie § 123, ustęp 1, punkt 2, Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447), z wyrażeniem uznania za długoletnią, owocną pracę w kolejnictwie.

Nr. P. 1/2665/31.

Dr. Łangowski Antoni, Lekarz Sanitarny Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, na podstawie § 123, ustęp 1, punkt 4 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447).

Nr. P. 1/2864/31.

Inż. Stettner Franciszek, Naczelnik S. U. K. w Brodach Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, z dniem 31 marca 1931 r., na podstawie § 123, ustęp 1 punkt 2, Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447), z wyrażeniem uznania za długoletnią, gorliwą i bardzo owocną pracę w kolejnictwie

Nr. P. 1/3349/31.

KONKURSY:

na stanowisko Naczelnika Wydziału Prawnego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja prawnicze, V lub VI grupa uposażenia, oraz dłuższa wszechstronna praktyka w Wydziale Prawnym.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/5087/31.

na stanowisko Kierownika Działu Bocznic i Umów w Wydziale Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa wszechstronna praktyka w odnośnej gałęzi służby.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/8864/31.

na stanowisko Kierownika Działu Bocznic i Umów w Wydziale Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa wszechstronna praktyka w odnośnej gałęzi służby.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/7893/31.

na stanowisko Kierownika Działu Ogólnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie kontroli dochodów.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/3168/31.

na stanowisko Starszego Kontrolera Wydziałowego dla spraw taryfowych w Wydziale Handlowo-Taryfowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie taryfowej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/4332/31.

na stanowisko Naczelnika Oddziału Ruchu w Częstochowie w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstrona praktyka w wykonawczej służbie ruchu.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/8530/31.

na stanowisko Naczelnika Oddziału Ruchu w Siedlcach Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie ruchu.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/25382/30.

na stanowisko Naczelnika Oddziału Ruchu w Białymstoku Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie ruchu.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/3271/31.

na 2 (dwa) stanowiska Kierowników Oddziałów Ruchu: w Stanisławowie i Czortkowie w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie ruchu.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/3114/31.

na stanowisko Kierownika Oddziału Ruchu w Krakowie w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie ruchu.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/6568/31.

na stanowisko Kierownika Oddziału Ruchu w Dziedzicach w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie ruchu.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/6568/31.

na stanowisko Kierownika Oddziału Ruchu w Nowym Sączu w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie ruchu.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/6568/31.

na stanowisko Zarządzającego Koleją Wąskotorową I kl. Hrubieszów — Uhnów w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie technicznej i eksploatacyjnej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/7422/31.

w Centralnem Biurze Obrachunków Wagonowych w Warszawie:

na stanowisko Naczelnika Centralnego Biura Obrachunków Wagonowych w Warszawie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, V lub VI grupa uposażenia, dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie ruchu z uwzględnieniem znajomości gospodarki wagonowej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/11111/31.

na stanowisko Kierownika Działu Ogólnego w Centralnem Biurze Obrachunków Wagonowych w Warszawie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia; dłuższa praktyka w służbie ruchu z uwzględnieniem znajomości gospodarki wagonowej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/11111/31.

na stanowisko Kierownika Działu Dochodów w Centralnem Biurze Obrachunków Wagonowych w Warszawie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa

uposażenia; dłuższa praktyka w służbie ruchu z uwzględnieniem znajomości gospodarki wagonowej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/11111/31.

na stanowisko Kierownika Działu Rozchodów w Centralnem Biurze Obrachunków Wagonowych w w Warszawie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia; dłuższa praktyka w służbie ruchu z uwzględnieniem znajomości gospodarki wagonowej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 25 maja 1931 r.

Nr. P. 1/11111/31.

SPROSTOWANIE.

W rozporządzeniu Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 marca 1931 r. Nr. IV/1/1861/31 o uzupełnieniu skróconych adresów liczbowych Dz. Urz. M. K. Nr. 6, poz. 58 w wierszu dziesiątym wydrukowano „trzydzieści osiem", a powinno być „trzydzieści trzy".

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 55695. 5.V.31. 8.500

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2 — Pojedyńczy numer — groszy 50

DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

7 sierpnia | Nr. 8. | Rok 1931.

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

w maju 1931 roku

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w maju r. b. (31 dzień) wyniósł ogółem 12.702.719 osób i w porównaniu z kwietniem r. b. (30 dni — 11.766.257 osób) zwiększył się o 8%, a w porównaniu z majem r. ub. (12.560.948 osób) zwiększył się o 1,1%.

Jak widać z powyższego ruch pasażerski w maju w związku z ustaleniem się pogody był dość ożywiony, co szczególniej dało się zauważyć w okresie Zielonych Świątek.

Z dniem 15 maja wprowadzony został letni rozkład jazdy według którego bieg pewnych pociągów został znacznie przyśpieszony.

Regularność ruchu pociągów pasażerskich wynosiła w m. maju 95,2%.

Przewóz towarów w maju r. b. przy 24 dniach roboczych wynosił, oprócz kolejowych gospodarczych, 4.633.645 tonn, co w porównaniu z kwietniem r. b. (25 dni roboczych — 4.675.360) stanowi zmniejszenie o 0,9%. W porównaniu z majem r. ub., w którym przy 25 dniach roboczych przewieziono 5.450.758 tonn, przewóz towarów w maju r. b. zmiejszył się o 15%.

Naładowano w maju r. b. na stacjach linij normalnotorowych P. K. P. i wolnego miasta Gdańska 346.859 wagonów 15-to tonnowych, a przyjęto od kolei zagranicznych 44.516 wagonów z ładunkami tak przeznaczonemi do Polski jak i tranzytowemi, czyli razem przewieziono 391.375 wagonów ładownych (włączając w to przesyłki gospodarcze kolejowe).

W porównaniu z kwietniem r. b. (375.750 wag.) ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów wykazuje zwiększenie o 4,2% (liczbą wagonów użytych do przewozu), naładunek zaś na stacjach P. K. P. i wolnego miasta Gdańska o 4,9.

W porównaniu zaś z majem r. ub. (409.386 wag.) ogólna praca w maju r. b. zmniejszyła się o 4,4%, a naładunek o 4,3%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje

(w wagonach 15 tonnowych).

Wykonano	1931 r. Maj 24 dni roboczych	1931 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1931 r. W maju więcej + mniej — w procentach	1930 r. Maj 25 dni roboczych	W maju 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do maja 1930 r.
A) Naładowano: *)					
Węgla	141.918	142.920	— 0,7%	131.347	+ 8,0%
Drzewa	29.636	23.940	+ 23,8%	38.812	— 23,6%
Nawozów sztucznych	1.891	4.890	— 61,3%	1.519	+ 24,5%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych)	10.044	6.840	+ 46,8%	15.562	— 35,5%
Rolniczych i aprowizacji	35.340	30.810	+ 14,7%	27.900	+ 26,6%
Pozostałych ładunków	128.030	121.320	+ 5,4%	147.343	— 13,1%
Razem	346.859	330.720	+ 4,9%	362.483	— 4,3%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski	10.447	10.800	— 3,2%	13.423	— 22,2%
Tranzytem przez Polskę	34.069	34.230	— 0,5%	33.480	+ 1,8%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych	391.375	375.750	+ 4,2%	409.386	— 4,4%

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli naładunek wszystkich ważniejszych masowych ładunków wzrósł w mniejszym lub większym stopniu z wyjątkiem węgla, którego w maju naładowano mniej niż w kwietniu o 0,7%, i nawozów sztucznych (o 61,3%). Pewnemu niewielkiemu zmniejszeniu uległ również przywóz z zagranicy i tranzyt towarów.

Rozmiary naładunku węgla według zagłębi węglowych przedstawia poniższa tabela:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1931 r. Maj 24 dni roboczych	1931 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1931 r. W maju więcej + mniej — w procentach	1930 r. Maj 25 dni roboczych	W maju 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do maja 1930 r.
Górnośląskie	110.422	107.790	+ 2,4%	99.448	+ 11,0%
Dąbrowskie	23.932	27.030	— 11,4%	24.242	— 1,3%
Krakowskie	7.564	8.100	— 6,6%	7.657	— 1,2%
Razem	141.918	142.920	— 0,7%	131.347	+ 8,0%

Zagłębia	1931 r. Maj 24 dni roboczych	1931 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1931 r. W maju więcej + mniej — w procentach	1930 r. Maj 25 dni roboczych	W maju 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do maja 1930 r.
	Z tego naładowano na wywóz zagranicę:				
a) **przez:**					
Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	60.016	54.180	+ 10,7%	43.090	+ 39,3%
b) **do:**					
Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch	10.447	12.030	— 13,1%	12.462	— 16,2%
Rumunji	248	330	— 24,8%	186	+ 33,3%
Niemiec, Prus Wschodnich	5.115	5.820	— 12,1%	5.611	— 8,8%
Rosji i Łotwy	124	150	— 17,3%	310	— 60,0%
Razem	75.950	72.510	+ 4,7%	61.659	+ 23,2%

Podczas gdy w zagłębiu Górnośląskiem naładowano węgla w maju więcej niż w kwietniu r. b. prawie o 3000 wag. (+2,4%), to w dwóch pozostałych naładowano mniej: w Dąbrowskiem o 11,4% a w Krakowskiem o 6,6%. Na wywóz naładowano węgla w maju więcej niż w kwietniu prawie o 3½ tysiąca wagonów (+4,7%), przyczem zwiększył się naładunek wyłącznie przez Gdańsk i Gdynię, natomiast w innych kierunkach zagranicznych zmalał.

Norma naładunku węgla w dniu roboczym wynosiła w maju r. b. 8100 wagonów 15-to tonnowych dla wszystkich zagłębi, przeciętnie zaś naładunek węgla wynosił w dniu roboczym 5912 wagonów, t. j. mniej niż przewidziano normą o 2188 wag. czyli o 26%.

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

w zagłębiu Górnośląskiem przy normie 5982 wag. ładowano 4601 wag., czyli mniej od normy 22,8%;

w zagłębiu Dąbrowskiem przy normie 1602 wag. ładowano 996 wag., czyli mniej od normy o 37,8;

w zagłębiu Krakowskiem przy normie 516 wag. ładowano 315 wagonów, czyli mniej od normy o 39%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w maju jak następuje:

Porty	1931 r. Maj 24 dni roboczych	1931 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1931 r. W maju więcej + mniej — w procentach	1930 r. Maj 25 dni roboczych	W maju 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do maja 1930 r.
	a) w wagonach 15-tonnowych				
Gdańsk	35.249	32.947	+ 7,0%	28.436	+ 24,0%
Gdynia	25.123	21.312	+ 17,8%	15.186	+ 65,4%
Razem	60.372	54.259	+ 11,3%	43.622	+ 38,3%
	b) w tonnach				
Gdańsk	528.740	494.208	+ 7,0%	426.544	+ 24,0%
Gdynia	376.844	319.681	+ 17,8%	227.796	+ 65,4%
Razem	905.584	813.889	+ 11,3%	654.340	+ 38,3%

Jak widać z powyższej tabeli przeładowano węgla w obydwu portach w maju r. b. więcej niż w w kwietniu r. b. o 91.695 tonn, czyli o 11,3%, przyczem w Gdańsku przeładowano więcej o 34.532 tonny (+ 7%) a w gdyni o 57.163 tonny (+ 11,3%). Wogóle cyfra przeładunku węgla eksportowego w maju jest największą z osiągniętych dotąd.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w maju jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1931 r. Maj 24 dni roboczych	1931 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1931 r. W maju więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Maj 25 dni roboczych	W maju 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do maja 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	528.740	494.208	+ 7,0%	426.544	+ 24,0%
Zboże	5.851	6.530	— 10,4%	15.970	— 63,4%
Cukier	2.025	870	+ 132,8%	1.680	+ 20,5%
Drzewo	104.088	98.747	+ 5,4%	96.464	+ 7,9%
Cement	3.892	3.323	+ 17,1%	7.012	— 4,4%
Żelazo	1.539	2.345	— 34,4%	1.096	+ 40,4%
Produkty naftowe	4.355	4.864	— 10,9%	3.585	+ 21,5%
Inne ładunki	15.972	17.693	— 9,7%	22.852	— 30,1%
Razem	666.462	628.580	+ 6,0%	575.203	+ 15,9%
Przywóz					
Ruda żelazna	23.158	44.193	— 47,6%	66.775	— 65,3%
Złom	691	90	+ 667,7%	1.730	— 60,0%
Żelazo	215	420	— 48,8%	171	+ 25,7%
Nawozy sztuczne	3 280	8.744	— 62,5%	15.373	— 78,7%
Inne ładunki	9.940	10.058	— 1,2%	15.701	— 36,7%
Razem	37.284	63.505	— 41,3%	99.750	— 62,6%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1931 r. Maj 24 dni roboczych	1931 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1931 r. W maju więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Maj 25 dni roboczych	W maju 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do maja 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	376.844	319.681	+ 17,8%	227.796	+ 65,4%
Cukier	2.530	9.720	— 74,0%	270	+ 837,0%
Zboże	345	2.700	— 87,2%	—	+ 100,0%
Drzewo	2.766	1.135	+ 143,7%	—	+ 100,0%
Inne ładunki	17.233	16.302	+ 5,7%	650	+2551,2%
Razem	399.718	349.538	+ 14,3%	228.716	+ 74,8%
Przywóz					
Ruda	—	—	—	5.255	— 100,0%
Złom	21.243	18.730	+ 13,4%	20.790	+ 2,2%
Ryż	4.735	4.290	+ 10,4%	4.095	+ 15,6%
Nawozy sztuczne	5.315	3.015	+ 76,3%	1.625	+ 227,0%
Inne ładunki	2.165	1.966	+ 10,1%	3.281	— 34,0%
Razem	33.458	28.001	+ 19,5%	35.046	— 4,5%

Ogółem wywóz przez obydwa porty zwiększył się w maju r. b. w porównaniu z kwietniem o 88.062 tonny, czyli o 9%, natomiast przywóz zmiejszył się o 20.764 tonny, czyli o 22,7%.

Zwiększył się głównie wywóz węgla i drzewa, natomiast zmniejszył wywóz zboża, cukru, żelaza i produktów naftowych. Wprzywozie zmniejszenie dotyczy głównie rudy żelaznej i nawozów sztucznych, podczas gdy przywóz złomu i ryżu zwiększył się.

Ogólny przywóz i wywóz ładunków do Polski i z Polski przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię wyraził się w maju jak następuje:

(w wagonach 15 tonnowych):

Rodzaj ładunków:	1931 r. Maj 24 dni roboczych	1931 r. Kwiecień 25 dni roboczych	1931 r. W maju więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Maj 25 dni roboczych	W maju 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do maja 1930 r.
W y w ó z					
Zboże	680	946	— 28,1%	1.644	— 58,6%
Mąka	201	302	— 33,4%	91	+ 120,8%
Węgiel	69.988	66.391	+ 5,4%	55.100	+ 27,0%
Drzewo	11.542	11.925	— 3,2%	17.615	— 34,5%
Bawełna	708	108	+555,5%	154	+ 359,7%
Materjały budowlane	1.276	1.923	— 33,6%	1.726	— 26,0%
Produkcja przemysłowa	8.435	6.011	+ 40,3%	6.848	+ 23,2%
Cukier	303	707	— 57,1%	209	+ 45,0%
Pozostała aprowizacja	4.591	7.578	— 39,4%	3.926	+ 16,9%
Inne ładunki	3.752	4.235	— 11,4%	3.643	+ 3,0%
Razem	101.476	100.126	+ 1,3%	90.956	+ 11,6%
P r z y w ó z					
Zboże	50	2	+2400,0%	51	— 2,0%
Mąka	8	19	— 57,9%	16	— 50,0%
Węgiel	309	297	+ 4,0%	316	— 2,2%
Drzewo	74	144	— 48,6%	185	— 5,9%
Bawełna	848	831	+ 2,0%	543	+ 56,2%
Materjały budowlane	879	845	+ 4,0%	1.458	— 39,7%
Produkcja przemysłowa	5.907	6.526	— 9,5%	6.701	— 11,8%
Ruda żelazna	1.894	2.465	— 23,2%	4.043	— 53,2%
Pozostała aprowizacja	1.670	1.821	— 8,3%	1.948	— 14,3%
Inne ładunki	3.437	3.432	+ 0,1%	4.479	— 23,3%
Razem	15.076	16.382	— 8,0%	19.740	— 23,6%

Ogółem wywóz zwiększył się w maju w porównaniu z kwietniem r. b. o 1350 wag. (1,3%) przyczem zwiększenie dotyczy głównie węgla, bawełny i produkcji przemysłowej, przywóz zaś zmniejszył się o 1306 wagonów (8%) i to głównie produkcji przemysłowej, rudy żelaznej i aprowizacji.

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 maja r. b. wynosił:

Parowozów 5384, czyli w porównaniu z ilostanem na 1/V r. ub. (5335) więcej o 0,9%. W naprawie było parowozów 14.59%, czyli mniej niż w tym samym czasie roku ubiegłego (16.36%) o 1,77%.

Wagonów osobowych było 12.042, więcej niż w roku ubiegłym (10.295) o 17%. W naprawie było wagonów osobowych 9,58%, mniej niż w roku ubiegłym (10.88%) o 1,3%.

Wagonów towarowych było 155.597, czyli w porównaniu z rokiem ubiegłym (149.925) więcej o 3,8%. W naprawie było wagonów towarowych 4.09%, czyli więcej niż w roku ubiegłym (3,78%) o 0,31%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w maju r. b. ilości następujące:

parowozów osobowych i towarowych	7
wagonów osobowych	13
„ towarowych	325

Na 1 czerwca r. b. było wagonów odstawionych do rezerwy:

krytych	22.741
węglarek	21.360
platform	5.562
razem:	49.663

Przebieg pociągów w maju r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	5.947.719 poc. klm.
„ towarowym	3.905.262 „ „
Razem	9.852.981 poc. klm.

W porównaniu z kwietniem r. b. (9.191.551) ogólny przebieg pociągów w maju wzrósł o 7.2%, w porównaniu zaś z majem r. ub. (9.537.709) wzrósł o 3,3%.

W zakresie taryf osobowych z kolejami zagranicznemi należy obok drobniejszych zmian zanotować zmiany we formie dodatków I do Zeszytów I, IIA, IIB taryfy niemiecko - francusko - brytyjskiej, dotyczące Polski w tranzycie wschodnio - pruskim.

Ważnem jest nowe wydanie z dniem 1 maja taryfy na przewóz osób i bagażu w komunikacji europejsko - azjatyckiej tranzytem przez Syberję.

Na przeciąg czasu do dnia 30 września wprowadzono w życie specjalną taryfę ulgową dla zwiedzania Wystawy Kolonjalnej w Paryżu.

W zakresie taryf towarowych należy wymienić uzupełnienia taryfy wewnętrznej kolei normalnotorowych w dniu 1 maja i w dniu 15 maja, dokonane w związku z postulatami polityki gospodarczej.

Zmianom i uzupełnieniu uległy Część I i II polsko - łotewsko - estońskiej taryfy towarowej; część III otrzymała dodatek I — wszystkie te zmiany wskutek opóźnienia weszły w życie dopiero 1 czerwca r. b. —

Na przewóz soli potasowych i gipsu z Polski do Czechosłowacji wszedł w życie szczególny zeszyt 5 do Cz. II taryfy polsko - czeskosłowackiej, z mocą obowiązującą od dnia 1 maja; w tejże taryfie przedłużono ważność zniżek na przewóz wypałków pirytowych i przyjęto zniżoną opłatę na przewóz miału koksowego na okres roczny. Przedłużoną została ważność taryf czeskosłowacko - rumuńskich.

Od 15 maja r. b. wprowadzono zniżone opłaty przewozowe dla koksu z węgla kamiennego do Tarvisio i S. Candido.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w maju r. b. wynosiły:

a)	z przewozu podróżnych	26.894.845 zł.
b)	„ bagażu i przesyłek ekspresowych	1.365.378 „
c)	„ towarów	65.210.308 „
d)	uboczne	1.219.880 „
	razem	94.690.411 zł.

W porównaniu z kwietniem r. b. (96.164.324 zł.) wpływy w maju zmniejszyły się o 1,5%, w porównaniu zaś z majem r. ub. (106.325.870 zł.) zmniejszyły się o 10,9%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 56562. 5.VIII.31. 8.000.